



BÜNDNIS DER BÜRGERINITIATIVEN

KEIN FLUGHAFENAUSBAU - FÜR EIN NACHTFLUGVERBOT



Über 80 Initiativen im Rhein-Main-Gebiet

Windthorststraße 3
65439 Flörsheim am Main

Sprechergremium

29. Oktober 2016

Stellungnahme des BBI Bündnis der Bürgerinitiativen zum HMWEVL-Konzept einer Lärmobergrenze

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Bündnis der Bürgerinitiativen hat die Vorstellungen des Wirtschaftsministeriums geprüft und mit den Positionen der Bürgerinitiativen abgeglichen.

Die Ergebnisse übermitteln wir Ihnen hiermit zur Kenntnisnahme.

I. Abgleich der Positionen

BBI Bündnis der Bürgerinitiativen	Anmerkungen zum HMWEVL-Konzept
Lärmobergrenzen mit dem Ziel nur einer Begrenzung des Lärms in der Zukunft auf hohem Niveau sind unzureichend. Sie müssen so gestaltet werden, dass sie im Zeitablauf zu einer substantziellen Verringerung des Lärms führen und sind als Lärminderungsziele zu definieren.	Das bisherige Lärmniveau darf noch steigen, allerdings begrenzt auf einen Wert unterhalb der im Planfeststellungsbeschluss genehmigten Größe. Es ist nur ein Konzept zur Lärmbegrenzung und nicht zur Lärminderung.
Für die Bemessung der Lärmobergrenzen sind 701.000 jährliche Flugbewegungen keine geeignete Grundlage. Das Bündnis fordert eine Begrenzung der Flugbewegungen auf 380.000 pro Jahr und eine Orientierung der Lärminderungsziele an dieser Größenordnung.	Die Zahl der Flugbewegungen wird nicht auf 380.000 begrenzt. Die Lärmobergrenze orientiert sich an 701.000 jährlichen Flugbewegungen, allerdings mit einem Abschlag von 1,8 dB(A).
In der gesetzlichen Nacht von 22-6 Uhr sind Flugbewegungen nicht akzeptabel.	Ein Ausdehnung der Nachtflugbeschränkungen auf die gesetzliche Nacht von 22 -6 Uhr wird mit dem Modell nicht erreicht. Da nur der Tagesdurchschnittspegel von 6-22 Uhr gerechnet wird, zementiert man die zulässigen 133 Flugbewegungen in den Nachtrandstunden von 22-23 Uhr und 5-6 Uhr. Denn: Verlagert man diese Flüge in den Tag, erreicht man dort eher die Lärmobergrenze. Im Gegenteil: Es entsteht sogar ein Anreiz, durch Verschiebung von Flügen in die Nachtrandstunden den Tagesdurchschnittspegel zu entlasten.

BBI Bündnis der Bürgerinitiativen	Anmerkungen zum HMWEVL-Konzept
<p>Die Lärminderungsziele sind über jährliche Lärmreduzierungen zu erreichen, d.h. die Lärmimmissionen sind in einem jährlichen Turnus zu reduzieren. Allein der technische Fortschritt, Flottenerneuerungen, Flugzeugumrüstungen sind mit einer jährlichen Reduktionsrate von mindestens 0,4 dB(A) zu berücksichtigen. Weitere Reduktionsziele müssen für den Gesundheitsschutz angesetzt werden.</p>	<p>Die Lärmobergrenze bedeutet einen statischen Lärmdeckel und keine dynamische Lärminderung.</p> <p>Die zentrale Forderung des BBI und auch der Frankfurter Fluglärmkommission sowie der ZRM Zukunft Rhein Main wird nicht erfüllt.</p>
<p>Die örtlich sehr unterschiedliche Lärmbelastung der Rhein-Main-Region erfordert eine lokal differenzierte Strategie zur Erreichung der Lärminderungsziele. Hochbelastete Gemeinden bzw. Stadtteile müssen zügig entlastet werden, ohne dass es zu höherer Belastung in bisher weniger belasteten Gebieten kommt. Im Gegenteil: Für weniger belastete Bereiche müssen zeitgleich ebenfalls konkrete Lärminderungsziele festgelegt werden. Die grundsätzliche Verringerung des Fluglärms ist unumgängliche Bedingung für beides.</p>	<p>Betrachtet werden nur die</p> <ul style="list-style-type: none"> - Höchstbetroffenen ab Leq 60 dB(A) - Hochbetroffenen ab Leq 55 dB(A) <p>Höchstbetroffene Gebiete werden nicht entlastet und weniger betroffene Gebiete nicht geschützt.</p> <p>Das Konzept begrenzt die Gesamtbelastung, schreibt aber nicht genau fest, an welchem Ort welche Lärmwerte erreicht werden dürfen.</p>
<p>... keine Lärmbewertung mit dem „Frankfurter Fluglärmindex“; Ersatz durch den „Kritischen Fluglärmindex“ ...</p> <p>... Bei einer akustischen Bewertung sind die Einzelschallereignisse in ihrer Anzahl, Dauer und Höhe deutlich stärker zu berücksichtigen. ...</p>	<p>Lärmberechnung gemäß „Anleitung zur Berechnung von Fluglärm (AzB). Abbruchkriterium bleibt bei 53 dB(A). Keine Lärmbewertung mit Indices.</p> <p>Einzelschallereignisse werden nicht anders gewichtet als bisher. Im Gegenteil: leisere Flugzeuge schaffen Freiraum für weitere Flugbewegungen und damit für mehr Einzelschallereignisse.</p>
<p>Das Hessische Wirtschafts- und Verkehrsministerium (HMWEVL) ist für ein laufendes Fluglärm-Monitoring verantwortlich und sorgt für ein ausreichend großes, geeignetes und zertifiziertes Messstellennetz. Das Ministerium berichtet öffentlich über die Einhaltung der Vorgaben der Lärminderungsziele. Jeder betroffene Bürger muss das Recht erhalten, vom Hessischen Wirtschaftsministerium Maßnahmen zur Einhaltung der Lärminderungsziele einzuklagen.</p>	<p>Erst wenn die Lärmobergrenze in zwei aufeinanderfolgenden Jahren überschritten wird, erlässt das HMWEVL Betriebsbeschränkungen.</p> <p>Einzelne Bürger haben keine Ansprüche.</p>

II. Generelle Anmerkungen:

- Die Lärmkarten gemäß Planfeststellungsbeschluss sind unter Einbeziehung der Drei-Sigma-Regel berechnet und berücksichtigen mit statistisch ermittelten Zuschlägen jährliche Schwankungen in den Bahnbelegungen. Das vorgelegte Modell geht jedoch von jährlich berechneten Vergleichsflächen ohne diese Drei-Sigma-Zuschläge aus.
- Nach den Berechnungen des Deutschen Fluglärmdienstes verbleiben als Lärmreduktion nach Abzug der Drei-Sigma-Zuschläge von den vorgesehenen 1,8 dB(A) nur 0,66 dB(A) in der Tag-schutzzone 1 und nur 0,84 dB(A) in der Tagschutzzone 2, also weniger als die Hälfte.

- Durch die Reduzierung der zulässigen Dauerschallpegel soll die Tagschutzzone 1 um rd. 3.900 ha und die Tagschutzzone 2 um rd. 7.700 ha kleiner werden. Das Konzept enthält keine Aussagen, ob die Anwohner in diesen Flächen ihre Ansprüche auf passiven Schallschutz und Außenwohnbereichentschädigungen verlieren.
- Durch die Verkleinerung der Schutzzonen werden Flächen für eine Bebauung freigegeben, die bisher aus gutem Grund Siedlungsbeschränkungen unterworfen sind.
- Erst nach zweimaliger Überschreitung der Lärmobergrenze greift die vorgesehene Sanktion . Werden die Lärmobergrenze z.B. in 2017 und 2018 überschritten, wird die Flugbewegungszahl erst 2019 eingefroren, bleibt also auf dem Niveau der Vorjahre bestehen bis die Lärmobergrenze wieder eingehalten wird (z.B. durch lärmärmere Flugzeuge). Es ist nicht einzusehen, warum erst zwei Jahre abgewartet werden, bis etwas getan wird., denn schon nach einem Jahr besteht dringender Handlungsbedarf. Das Einfrieren der Zahl der Flugbewegungen ist nur eine wachsweiße Zwangsmaßnahme.
- Durch leisere Flugzeuge können mehr Flugbewegungen abgewickelt werden, ohne dass es zu einer Überschreitung der Lärmobergrenze kommt. Mehr Flugbewegungen bedeuten mehr Einzelschallereignisse, die zwar in die Durchschnittsberechnung des Lärms einfließen, jedoch als besonders belästigend und damit gesundheitsgefährdend empfunden werden. Als Ergebnis der NORAH-Studie wurde die stärkere Berücksichtigung von Einzelschallereignissen gefordert.
- Bei Vorstellung des Modells wurden nur die Auswirkungen auf die lärmbelastete Flächen aufgezeigt. Die reine Flächenbetrachtung ist jedoch wenig aufschlussreich. Es fehlt die entscheidende Darstellung, wie viele Menschen durch die Begrenzung der Flächenzuwächse nicht so stark belastet werden, wie es der Planfeststellungsbeschluss vorsieht.
- Das Mediationsergebnis fordert „ein verbindliches Programm zur Lärminderung und Lärmvermeidung“. Diese Verbindlichkeit ist unabdingbar, gerade im Hinblick auf einen Verlust von Ansprüchen auf passiven Schallschutz und eine Besiedlung bisher nicht freigegebener Flächen. Eine freiwillige Vereinbarung mit der Luftverkehrswirtschaft kann nicht als ‚verbindliches Programm‘ angesehen werden. Die Menschen der Region dürfen nicht zum Spielball von Wirtschaftsinteressen werden.

III. Unser Fazit

Statt „Es muss leiser werden.“ heißt es jetzt nur noch „Es darf weniger lauter werden.“ oder anders ausgedrückt: „Lauter ist das neue leiser.“

Das schon jetzt zu hohe Lärmniveau wird noch steigen, nur unzureichend begrenzt auf einen Wert unterhalb der im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Größenordnung. Das Modell bedeutet bestenfalls eine Begrenzung des Lärmwachstums, ist jedoch kein Konzept zur Lärminderung.

Den Menschen im Rhein-Main-Ballungsraum wird mit diesem Modell nicht geholfen.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Scheffler im Namen des BBI-Sprechergremiums